

LA GRANDE VOIE NATIONALE

MEMOIRE

RELATIF À LA NAVIGATION^e ET AU COMMERCE

DU FLEUVE ST. LAURENT

(AVEC APPENDICES)

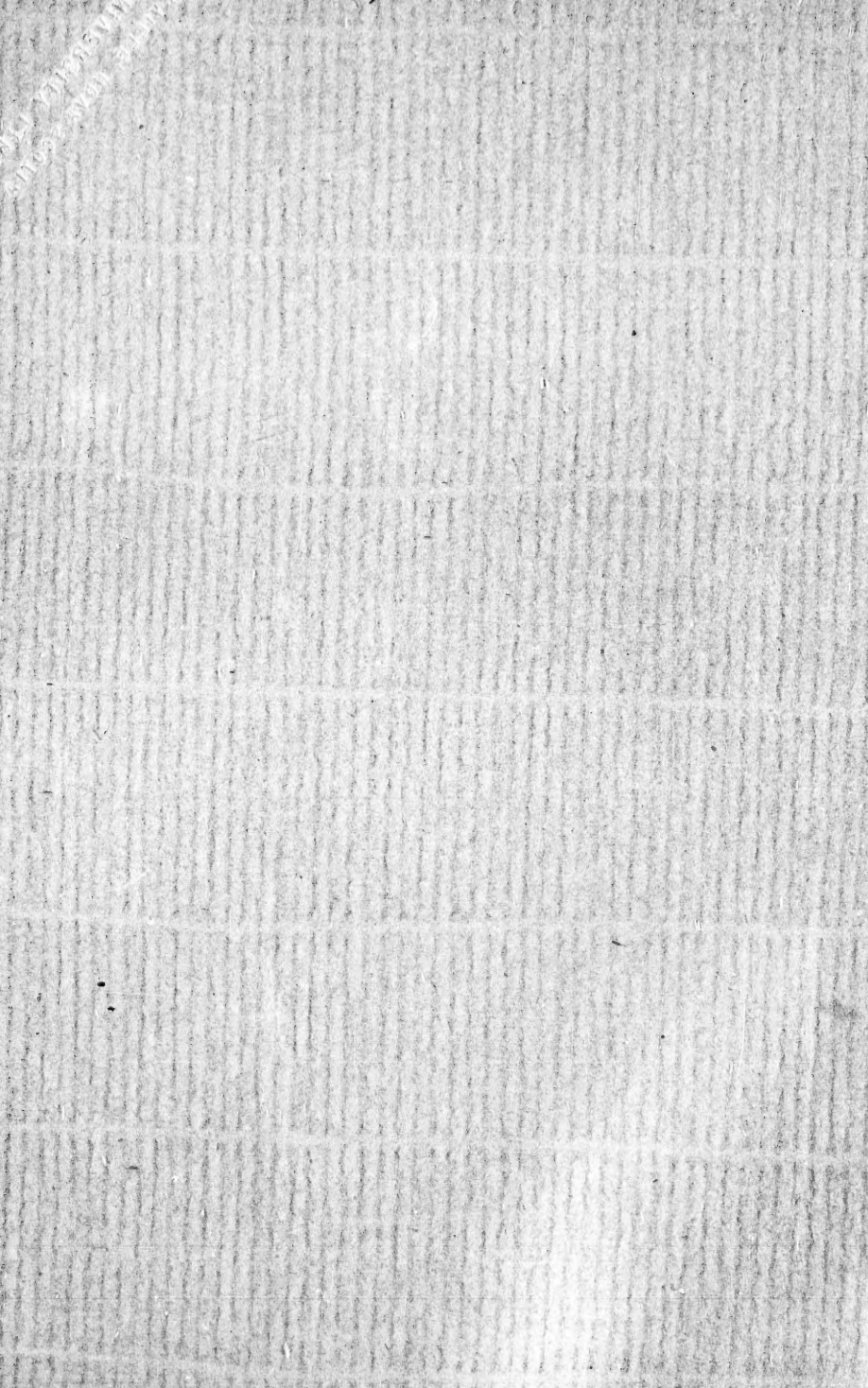
SOU MIS A

SIR HECTOR L. LANGEVIN, K.C.M.G., C.B.

FEVRIER 1888.

MONTREAL.

1888.



LA GRANDE VOIE NATIONALE

MEMOIRE

RELATIF À LA NAVIGATION ET AU COMMERCE

DU FLEUVE ST. LAURENT

(AVEC APPENDICES)

SOU MIS A

SIR HECTOR L. LANGEVIN, K.C.M.G., C.B.

FEVRIER 1888.

MONTREAL.

1888.

LA GRANDE VOIE NATIONALE.

A L'HONORABLE SIR HECTOR LANGEVIN, K.C.M.G., C. B.,

Ministre des Travaux Publics, etc.,

OTTAWA.

MONSIEUR,

Vous vous rappelez sans doute que depuis plusieurs années, l'état du Havre de Montréal, ainsi que les charges imposées sur le commerce qui se fait par la route du St. Laurent, ont été souvent représentés au gouvernement.

En l'année 1880, vous avez vous-même attiré l'attention de la Commission du Havre de Montréal et de la Chambre de Commerce sur ce sujet, par une lettre demandant des informations et embrassant les points essentiels, tels que les droits de péage sur les canaux de l'Erié et du St. Laurent; les droits des havres de Montréal, New-York et autres ports américains; les frais de pilotage, de police, etc.

Les Commissaires du Havre et de la Chambre de Commerce donnèrent les renseignements demandés, apparemment après avoir fait des recherches soigneuses. Notre intention, en vous faisant tenir le mémoire suivant, est de compléter les états fournis alors et de présenter des renseignements jusqu'à la présente date.

Cette année-là, (1880), les Commissaires du Havre étaient tellement certains que le gouvernement avait l'intention de s'occuper immédiatement de la question et de s'attribuer les frais du creusement du lit de la rivière qu'ils firent part de cette bonne nouvelle à la Chambre de Commerce et au public.

Il est très regrettable qu'aucun moyens n'aient été employés

pour faire disparaître ces charges, et, en conséquence, il a été impossible à la Commission du Havre, depuis cette époque, de faire aucune amélioration à cet effet, ou de faire plus que de continuer son œuvre de routine, les charges sur les frais de transport par eau étant à peu près les mêmes qu'elles l'étaient alors ou du moins n'ayant subi qu'une diminution peu importante.

Au noms des compagnies de chemins de fer qui se centralisent à Montréal, nous nous permettons de déclarer, qu'en présence du fait qu'aucun effort quelconque n'ayant été tenté pour se maintenir à la hauteur du développement immense des chemins de fer, depuis quelques années, leur trafic en a souffert et leurs gérants n'ont cessé de déplorer le manque de facilités raisonnables pour diriger leurs affaires dans le port de Montréal.

Les autorités en matière de transport par eau, soutiennent que les charges imposées en droits sur les vaisseaux et cargaisons, éloignent de ce port-ci beaucoup de trafic qui se ferait par le St. Laurent s'il en était autrement, et la preuve que les dites charges sont bien plus élevées que dans les ports américains, surtout celui de New-York, est établie par les états de déboursés ci-joints.

L'exposé de faits dans l'appendice est si clair qu'il démontre de soi l'urgence d'y apporter un prompt et efficace remède.

Comme l'on sait que les vaisseaux ont le choix de venir à nos ports ou de se rendre aux ports américains, il paraît tout à fait évident que c'est le commerce de ce port-ci et non les vaisseaux qui souffrent le fardeau des dites charges. Il est tout-à-fait impossible que le tonnage et les autres droits puissent avoir d'autre résultat que d'augmenter le coût de l'importation et de diminuer les profits nets sur tous les grains et autres produits exportés.

La Cité de Montréal est certainement très intéressée en la chose, mais elle est loin de l'être autant qu'elle l'était lorsque le système de faire des affaires différait du présent système. Autrefois il y avait bien peu d'articles importés ou exportés qui ne rapportaient pas quelque bénéfice à la cité; de nos jours beaucoup d'effets de commerce passent purement par Montréal, sans y être livrés ou contrôlés en aucune façon.

Ceci étant, les charges dont nous nous plaignons non-seulement n'affectent pas Montréal seul, mais directement aussi le commerce dans l'ouest, et la question affecte toutes les localités du Dominion, soient qu'elles importent ou qu'elles cherchent la route la moins

dispendieuse pour prendre la mer ou pour trouver un marché pour écouler leurs produits par le fleuve St. Laurent et les canaux du St. Laurent.

Il y a encore en jeu d'autres intérêts, tels que ceux des moyens de transport sur les lacs et sur les canaux. Il n'est pas permis à ces derniers de se partager le trafic avec les Etats-Unis, et leurs recettes ont été diminuées de beaucoup par l'abolition complète des droits sur le canal Erié, ce qui est cause que notre magnifique et coûteux système de canaux ne fait qu'une fraction des affaires qu'il est capable de faire.

Tant qu'à la question de savoir si le creusement du chenal des vaisseaux d'ici à l'est est un devoir du gouvernement, et devrait légitimement et conformément à la politique générale observée envers les autres localités, être à la charge du public, nous ne tenons pas à discuter ce sujet au long, vu que vous-même et le gouvernement devez être au fait de tout ce qui pourrait être dit sur cette question. Nous signalons cependant l'exemple donné par les Etats-Unis, dont le gouvernement fédéral se charge de l'exécution de ces travaux, les creusements de chenal dans le riche havre de New York même étant faits sans qu'aucunes charges occasionnées par ces travaux aient été imposées comme droits sur le commerce de ce port. Nous désirons, cependant, à l'unanimité exprimer notre opinion que l'intérêt sur la dette du creusement du lit de la rivière ne devrait pas, en justice, être prélevé sur le commerce de ce port-ci, et que l'effet de cet état de choses a eu pour résultat d'enlever à la route du St. Laurent une grande part du trafic qui s'y serait fait autrement.

Nous croyons qu'une politique réellement nationale devrait rendre libre la route du St. Laurent tout à fait, en sorte que les les immenses sommes nécessités pour nos canaux et nos chemins de fer seraient employées le plus possible pour le développement de notre commerce.

Nous ne pouvons pas trop insister sur le fait que depuis quelques années, la manière de faire le commerce est matériellement changée. Quant un navire est nolisé pour venir ici, chargé d'une cargaison en destination d'ici, la cargaison pour le retour devient une nécessité et est promptement demandée. Le fait seul que ce navire vient ici, est une garantie que ses deux cargaisons ont été détournées d'un port rival américain, et qu'elles sont transportées

sur le marché à des taux qui sont à l'avantage de l'expéditionnaire des marchandises.

Ça n'est pas vrai de dire qu'une réduction de droits ne serait avantageuse qu'à ceux qui expédient par eau, car le surcroît de tonnage dans le port entraînerait une diminution sur le fret, et la cargaison en bénéficierait. Mais il est évident que les avantages de la politique nationale, (National Policy) ne peuvent être complètement obtenus qu'en rendant nos ports des endroits moins dispendieux ou aussi peu dispendieux qu'aucun port rival des Etats-Unis. Il est notoire que les capitaux investis dans les compagnies océaniques canadiennes, n'ont pas, depuis ces récentes années, rapporté même d'intérêt.

Nous ne pouvons pas jouir des avantages complets qu'offre la route du St. Laurent, avant qu'elle ne soit mise au moins sur le même pied que New-York, ce qui veut dire qu'un minot de grain puisse être expédié des Grands Lacs jusqu'à l'Océan, complètement exempt de droits ou charges d'aucune sorte, à l'exception des frais de transport.

En un mot, nous prétendons que c'est au gouvernement à creuser le chenal. Que la position de la cité de Montréal vis-à-vis le commerce sur le St. Laurent, est matériellement changée depuis ces dernières années, l'intérêt qui ressort de ce commerce ou trafic étant plutôt au Dominion qu'un intérêt local. Que la concurrence des ports des Etats-Unis se fait sentir de plus en plus—d'année en année; — avec des canaux exempts de droits, des compagnies de chemins de fer faisant la concurrence, et des ports creusés, nettoyés et éclairés par le gouvernement fédéral. Que notre système de canaux ne sert guère et que notre trafic de l'intérieur est presque éteint, parce que nous n'avons pas su profiter des avantages que la nature nous a donnés et à cause des inconvénients que nous avons imposés sur la route la plus courte à l'Océan. Nous avons prouvé que les impôts sur le commerce, par la route du St. Laurent, étaient bien plus considérables que ceux prélevés dans les ports des Etats-Unis.

Le premier pas à faire pour remédier à cet état de choses serait d'après nous, au gouvernement du Dominion à assumer immédiatement le coût du chenal des vaisseaux, et que toute la somme prélevée comme intérêt sur cette dépense devrait être re-appropriée pour l'agrandissement et l'amélioration du havre.

D'après notre opinion, les canaux du St. Laurent devraient être

en définitive agrandis comme ceux du canal Welland, afin de permettre aux vaisseaux des lacs venant de tous les points de l'ouest pour rencontrer les vaisseaux océaniques, de passer dans les canaux sans être obligés d'alléger leurs cargaisons.

Que si tout le parcours depuis les lacs jusqu'à l'océan était le plus tôt possible exempt de toutes charges ou droits de péage de toute espèce, nous considérons la chose comme faisant preuve d'une politique sage et éclairée et dans l'intérêt de tout le Dominion.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

(Signé), GEO. A. DRUMMOND,

Président.

J. J. C. ABBOTT, Maire.

J. GRENIER, Président, Comité des Finances.

Représentant la Cité.

W. C. VAN HORNE, Vice-Président C. P. R.

JOSEPH HICKSON, Gérant Général G. T. R.

Représentant les Chemins de Fer.

ANDREW ALLAN, Allan Line.

ALEXANDER MURRAY, Beaver Line.

Représentant la Marine Marchande.

W. W. OGILVIE, Exportateur.

C. P. HÉBERT, Importateur.

Représentant The Board of Trade.

JOS. M. DUFRESNE, Président.

La Chambre de Commerce.

MONTRÉAL, 25 février, 1888.

LISTE DES DOCUMENTS QUI ACCOMPAGNENT LA PRÉSENT COMMUNICATION.

1. Carte Officielle des quais et des bassins du Hâvre de New-York.
2. Le rapport annuel du Département des Bassins pour 1886-87, Cité de New-York.
3. Règles et règlements et taux de quaiage, Département des Bassins, Cité de New-York, 1888.
4. Rapport annuel des Commissaires du Hâvre de Montréal, pour 1880.
5. Rapport du Bureau de Commerce sur " Les droits du Hâvre et les Charges sur le Transit à Montréal et les Ports de l'Atlantique," 1880.
6. Communications des divers agents de steamers de Montréal concernant les droits du Hâvre de Montréal sur les marchandises et le tonnage. Page 11.
7. Un état comparatif des droits de quaiage dans les ports de Montréal et de New-York. Page 9.

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

ÉTAT COMPARATIF des droits de quaiage dans les ports de Montréal et de New-York, respectivement :—

LIGNES RÉGULIÈRES.

A MONTRÉAL—

Ligne Allan, pour six mois, \$86.586 (Voyez page 00).... \$173,172 00

A NEW-YORK—

Ligne Cunard, (un quai)..... 22,500 00

Ligne Anchor, (deux quais)..... 21,000 00

Ligne White Star, (deux quais—dont l'un est sous-loué).. 45,500 00

Ligne Inman.....(inconnu)

(Arrangements spéciaux avec le chemin de fer Penn.)

VAISSEAUX N'APPARTENANT À AUCUNE LIGNE RÉGULIÈRE.

A MONTRÉAL—

Les SS. Lake Superior, appartenant au Canada Shipping Co., sept. 29, oct. 6, 1887 ; charges totales à Montréal sur le vaisseaux et la cargaison, le bureau du Havre ne donnant que place au quai, (Voyez page 00)..... 1,010 99

A NEW-YORK—

Même vaisseau, New-York, 21 janv. au 28 janv. 1888 ; charges totales sur le vaisseau et la cargaison, avec droit au quaiage, avec hangar fermé et éclairé..... 240 00

Surplus payé à Montréal pour un voyage..... \$ 770 99

Les charges à Montréal sont quatre fois plus fortes qu'à New-York.

VAISSEAU DE PASSAGE.

A MONTRÉAL—

Le steamer Katie, à Montréal, avec une cargaison de sucre pour Montréal, et du lest à son départ, a payé au bureau du Havre (Voyez page 00)..... 939 66

A NEW-YORK—

Les droits pour la même cargaison et accommodation au port, auraient été, disons pour cinq jours, à \$13.58..... 67 90

Excédent à Montréal..... \$ 871 76

NOTE.—Dans l'état ci-dessus il n'est fait aucune mention des autres charges du Havre, dont se sont plaints MM. Anderson, McKenzie & Co., la présente recherche ayant été limitée aux charges du quaiage seulement.

APPENDICES.

LES COMMUNICATIONS SUIVANTES NOUS ONT ÉTÉ TRANSMISES PAR
LES AGENTS DE " STEAMERS " À MONTRÉAL.

LA LIGNE ALLAN PORTANT LA MALLE ROYALE,
MONTRÉAL, 10 février 1888.

M. G. A. DRUMMOND,
Président de la Conférence, etc., etc.

CHER MONSIEUR,

En réponse à la demande que vous nous avez faite de vous fournir " le montant exact des droits de quaiage prélevés à ce port sur nos vaisseaux et leurs cargaisons durant la dernière saison de navigation," ainsi qu'un état des droits correspondants du port de New-York, nous avons l'honneur de vous informer que nous pourrions vous donner un état presque approximatif des droits en question prélevés à Montréal ainsi qu'un état des autres charges se rapportant à notre port.

Quant aux frais de quaiage et au loyer de jetées à New-York, nous verrons à ce que vous receviez les renseignements que vous désirez.

En attendant, veuillez remarquer que la navigation dure là toute l'année et que les steamers ordinaires font douze ou treize voyages dans le cours de l'année, tandis qu'à ce port-ci le maximum est de six voyages—cinq voyages même étant la moyenne des voyages qu'il est possible de faire durant la saison du St. Laurent. Le total des frais de quaiage, etc., perçus de nos navires et de leurs chargements à Montréal doit donc être au moins

doublé quand on les compare aux charges annuelles de même nature imposées dans le port de New-York.

Dans quelques ports de l'Atlantique, notamment à New-York, les frais de quaiage ne sont imposés que sur le navire, les chargements en étant exempts. Dans d'autres ports on n'impose des frais de quaiage que sur les chargements (ou sur certaines parties d'iceux) le navire en étant exempt. Mais ici ces frais sont perçus sur le navire et le chargement, ainsi que sur les " bunker-coals " charbon en soute, les barges, etc.

Nous pouvons donner exactement les frais de quaiage sur le tonnage des vaisseaux.

Le montant total de ces frais payé à la Douane (sur 172,637 tonnes de jauge brute) sur 72 voyages des steamers transatlantiques de la ligne Allan durant la saison navigable de 1887 s'élève à la somme de \$12,345.69.

Pour trouver le total des frais de quaiage sur les chargements, nous avons pris la moyenne des voyages d'un steamer de Londres, d'un de Liverpool et d'un de Glasgow. Vous verrez les détails de ces voyages sur les feuilles qui accompagnent ce rapport, et la moyenne des trois voyages est comme suit :—

Pour les chargements arrivant (importés).... \$435.22 par voyage.

Pour les chargements partant (exportés)..... 380.63 " "

Ça nous coûte \$8,500, pour enlever nos hangars sur les quais, à l'automne, les emmagasiner durant l'hiver et les ériger de nouveau au printemps, sans compter l'intérêt, les avaries et l'assurance ; et l'insuffisance de ce système de hangars entraîne une dépense annuelle de \$1,000 pour toiles goudronnées. Ce dernier item n'est pas inclus ici.

Nous avons aussi quatre barges en fer (jaugeant 1077 tonnes), qui nous servent de quais supplémentaires. Ça prend à peu près \$4,000 pour les maintenir en bonne condition pour la saison, et à cette somme il faut ajouter \$3,000 pour intérêt sur le capital et dépréciation de valeur ; ce qui fait pour cet item seul une dépense annuelle de \$7,000 environ.

Les frais de port sont prélevables sur les effets maniés sur les berges, soit qu'on se serve des quais ou non ; et aussi sur les navires mêmes, sur lesquels on payait auparavant jusqu'à \$2.30 par barge par année, mais le bureau du Havre a dernièrement réduit le taux à \$75 chaque, ou \$300 par année pour les quatre.

Nous sommes aussi sujets à une charge annuelle de \$225 environ, pour l'espace qu'occupent nos cabanes sur les quais.

Nos navires ne s'approvisionnent pas de charbon à Montréal. Les places de quaiage ici ont toujours été rares et les frais de quaiage élevés. Pour ces raisons et d'autres, il nous a fallu, il y a déjà longtemps acquérir des quais personnels à Québec, où nous enmagasinons nos provisions de charbon, mais nous n'avons pas inclus cette dépense ni celle de nos quartiers d'hiver à Sorel, dans l'état des dépenses suivantes.

L'estimé est donc ainsi :—

Frais de port sur steamers.....	\$12,345.69
Do do leurs chargements, savoir :—	
72 voyages arrivant @ \$435.22.....	31,335.84
72 do partant @ \$380.63.....	27,405.36
<i>Ajoutez—</i>	
Hangars, dépenses annuelles, indépendam- ment du loyer.....	\$8,500.00
Barges, coût annuel des.....	7,000.00
	15,500.00

Total pour une saison de six mois.....\$86,586.89

La taxe de quaiage de la route du St. Laurent, à la charge des steamers de la ligne Allan trafiquant avec ce port, s'élève donc à une somme qui dépasse cent soixante-dix mille dollars par année.

A certaines époques de la saison navigable, surtout pendant quelques semaines de l'automne, l'étroit espace réservé à nos navires est pour ainsi dire débordé, et nous sommes en conséquence obligés de faire notre besogne à des frais personnels considérables et en incommodant nos pratiques et le public. Nous ne nous plaignons pas, cependant, de la chose, et nous ne nous occupons pas de ce qu'elle nous coûte dans le moment. Certaines mesures y remédieraient facilement, surtout si les consignataires enlevaient leurs marchandises promptement.

Selon nous, le seul remède efficace à l'heure qu'il est, serait la réduction de la taxe excessive qui existe.

Nous sommes,

Messieurs, etc.,

H. & A. ALLAN.

Etat des droits de quaiage prélevés à Montréal par la Commission du Havre, sur les chargements de trois steamers de la ligne Allan, durant la saison navigable de 1887 :—

POMERANIAN, London, voyage de septembre.

ARRIVANT.

Dimensions	859 tonnes @	25c.....	\$214.75	
Poids	342 “ @	20c.....	68.40	
	1140 “ @	25c.....	285.00	
				\$568.15

PARTANT.

Poids	1289 tonnes @	7½c.....	\$ 96.67	
	799 “ @	15c.....	119.85	
	557 “ @	25c.....	139.25	
Planches			27.95	
Bétail			24.52	
				408.24

CARTHAGINIAN, Glasgow, voyage d'octobre.

ARRIVANT.

Dimensions	58 tonnes @	25c.....	\$ 14.50	
	65 “ @	15c.....	9.75	
Poids	412 “ @	25c.....	103.00	
	859 “ @	7½c.....	64.42	
	448 “ @	20c.....	89.60	
	12½ “ @	10c.....	1.25	
	10 “ @	15c.....	1.50	
				284.02

PARTANT.

Poids	1441 tonnes @	7½c.....	\$ 108.08	
	794 “ @	15c.....	119.10	
	507 “ @	25c.....	126.75	
Dimensions	23 “ @	25c.....	5.75	
Planches			12.88	
Bétail			30.45	
				403.01

SARDINIAN, Liverpool, voyage d'octobre.

ARRIVANT.

Dimensions	379 tonnes @	25c.....	\$ 94.75	
	84 “ @	20c.....	16.90	
Poids	1229 “ @	25c.....	307.25	
	106 “ @	20c.....	21.20	
	134 “ @	10c.....	13.40	
				453.50

PARTANT.

Poids	1165 tonnes @ 7½c.....	\$ 87.38
	358 " @ 15c.....	53.70
	570 " @ 25c.....	142.50
Dimensions	106 " @ 25c.....	26.50
	Planches.....	20.55
		330.63

Total..... \$ 2447.55

Arrivant :—Moyenne, \$435.22 ; total..... \$1305.67

Partant :—Moyenne, \$380.63 ; total..... 1141.88

2447.55

Les droits de quaiage sur notre steamer *Parisian* sont ordinairement bien plus considérables que les ci-dessus. Voici ce que nous avons payé aux Commissaires du Hâvre pour un voyage la saison passée. Nos déboursés pour hangars, barges, lumières, etc., etc., se monteront à environ \$250 en plus.

ARRIVANT.

Poids	2221 tonnes @ 25c.....	\$ 555.25
Dimensions	581 " @ 25c.....	145.25
Do.	47 " @ 15c.....	7.05
		\$707.55

PARTANT.

Poids	1432 tonnes @ 25c.....	\$ 358.00
Do	10 " @ 20c.....	2.00
Do	270 " @ 15c.....	40.50
Do	988 " @ 7½c.....	74.10
Planches.....		3.95
Bétail.....		1.15
		479.70

VAISSEAU.

Dix jours dans le port..... 344.50

Total pour un voyage..... \$1531.75

Et pour une année de 52 voyages de semblables vaisseaux, égal à..... \$79,651.00

NOTE.—La tonne au quaiage est de 2,000 livres, et la moyenne 40 pieds cubes.

COMPAGNIE "CANADA SHIPPING."

LIGNE DE STEAMERS "BEAVER LINE."

No. 1 Carré de la Douane,

MONTRÉAL, 10 février 1888.

A Monsieur GEORGE A. DRUMMOND,

Président de la Conférence, etc., etc.

CHER MONSIEUR,

En réponse à votre demande, j'ai l'honneur de vous dire que les steamers du "Beaver Line" ayant depuis quelques années voyagé entre Liverpool et New-York pendant l'hiver, je suis en état de vous fournir des renseignements exacts et détaillés concernant les droits de hâvre des deux ports—Montréal et New-York.

Dans le havre de Montréal les droits sont triples :—

1. Il y a un droit de un par cent par jour, exigé pour tout le temps que le steamer demeure dans les limites du hâvre, soit qu'il occupe une place au quai, soit qu'il en attende une.

2. Il y a des droits par tête de bétail et par tonne sur la cargaison importée, qu'elle soit déchargée sur le quai ou transportée à bord d'un vaisseau à côté.

3. Il y a des droits sur toute cargaison pour être exportée et sur le bétail à bord, que les quais aient été utilisés ou non.

En plus de ces charges directes, nous de même que les autres lignes régulières, sommes obligés d'ériger et de maintenir nos propres hangars.

J'ai fait le calcul de cette taxe sur un voyage de steamer "Lake Superior," la saison passée comme suit :—

Le vaisseau est arrivé le 29 septembre et est parti le 6 octobre, 7 jours dans le port, 2960 tonnes @ 1c. par tonne par jour.....	\$207.20
Sur la cargaison entrant—	
Les frais de quaiage étaient.....	549.30
Sur la cargaison sortant—	
Les frais de quaiage étaient.....	254.49

Taxe totale du havre pour un voyage, sur le vaisseau et la cargaison.....	<u>\$1010.99</u>
---	------------------

A New-York un agent de steamers a le choix de trois choses :—

1° Son vaisseau peut se servir d'un des quais publics assignés par le maître des Bassins (Dock Master) et paie pour cela les droits fixés par un statut, c'est-à-dire "deux cents par tonne par jour pour les deux cents premières tonnes de charge, et un demi cent par tonne pour chaque tonne additionnelle." Nous ne nous sommes pas servis de ces quais ; ils sont dépourvus de hangars et pareils aux quais publics ouverts de Montréal. Voyez pamphlets—" Dock Regulations " ci-joint.

Ou, 2° L'usage exclusif et continu d'un quai, avec hangars, magasins et autres bâties, peut être loué à l'année, pour un an ou plus ; c'est l'arrangement que prennent plusieurs des lignes océaniques régulières. Les loyers varient de \$8,000 à \$15,000 pour les quais les plus petits, et depuis \$20,000 à \$30,000 pour les nouveaux et vastes quais placés dans de bons endroits pour le trafic de la cité ;

Ou 3° Un quai ou une place peuvent être loués par jour pour l'usage exclusif du vaisseau pendant son séjour dans le port. C'est l'arrangement que nous avons pris jusqu'à présent, et nous avons payé pour cela de \$40 à \$50 par jour pendant que notre vaisseau occupait cette place.

A New-York il n'y a pas de droits de quaiage sur la cargaison, le bétail ou les passagers ; le paiement susdit fait par le vaisseau, couvre et comprend tout.

Nos vaisseaux se servent maintenant d'un quai sur l'East River, près de Wall Street ; ce quai est couvert par un hangar solide, protégé par des barrières et des portes et est éclairé pour notre usage pendant la nuit. Quand nous nous en servons nous avons l'usage exclusif de tout le quai, nous servant d'un côté pour amarrer le vaisseau et de l'autre pour le charger ou décharger ou pour d'autres fins.

Notre vaisseau " Lake Superior " est arrivé là le 21 janvier et en est parti le 28 janvier, et tous les droits de quaiage sur le vaisseau et sa cargaison, à son entrée et à sa sortie a été comme suit :—

Six jours de quaiage à \$40 par jour..... \$240.00

Le résultat général est donc comme suit :—

Quaiage sur un voyage du vaisseau et sa cargaison à	
Montréal	\$ 1,010.99
Ajoutez pour l'usage du hangar et le coût du gaz à	
éclairage	150.00
Total à Montréal	\$ 1,160.99
Do. à New-York	240.00
Difference contre Montréal pour un voyage..	\$ 920.99
Et pour une année d'affaires de 52 voyages heb-	
domadaires	\$47,891.48

A New-York les autorités fédérales ont fait des arrangements soigneux et coûteux pour recevoir les passagers venant de l'étranger à bord des steamers océaniques et pour les transporter aux voies de transport de l'intérieur, sans retard et sans dépense au steamer.* Nous ne trouvons pas ces facilités dans le port de Montréal.

Nous vous fournirons avec plaisir toutes autres informations que vous nous demanderez.

Tout à vous,

H. E. MURRAY,

Gérant Général.

EXTRAITS D'UNE brochure envoyée par M. Murray et intitulée :—Cité de New-York : Bureau des Départements des Bassins (Docks) : Règles et Règlements et Taux de Quaiage. 1888.

§ 798. Il sera légal de charger et de percevoir dans la cité de New-York, les droits de quaiage et de bassin aux taux suivants, à savoir : De tout vaisseau qui se sert d'un ou s'amarré à un quai ou cloison dans la cité susdite, ou s'amarré à aucun vaisseau amarré à tel quai ou cloison ou à aucun vaisseau en dehors de tel vaisseau pour chaque jour ou partie de jour, à l'ex-

* A moins que les droits de douane des Etats-Unis (six cents par tonne par voyage, n'excédant pas trente cents par année) prélevés sur tous les vaisseaux étrangers entrant dans n'importe quel port, ne soient considérés comme équivalents.

ception de ce qui est pourvu ci-après, comme suit : De tout vaisseau chargé de deux cents tonnes ou moins, deux cents par tonne et de chaque vaisseau avec plus de deux cents tonnes deux cents par tonne pour chacune des premières deux cents tonnes, et un demi cent par tonne pour chaque tonne additionnelle et tout vaisseau qui laissera un quai, jetée ou cloison sans au préalable payer les droits de quaiage ou de bassin dûs par lui sera passible de payer deux fois le montant des taxes dues en vertu de cette section-ci.

§ 801. Il sera légal pour les propriétaires ou locataires de toute jetée, quai ou cloison dans la cité de New-York, de charger et collecter la somme de cinq cents par tonne sur tous les effets, marchandises et matériaux restant sur la jetée, le quai ou la cloison à lui appartenant ou loués par lui, pour chaque jour après l'expiration de vingt-quatre heures depuis le temps que ces effets marchandises et matériaux auront été laissés ou déposés sur tel quai, jetée ou cloison, et cette charge constituera un lien sur ces effets.*

§ 802. Il sera du devoir de toute personne possédant ou ayant la charge d'une jetée, d'un quai ou d'une cloison dans la cité de New-York, de faire imprimer sur le dos de toutes lettres de cargaison présentées par elle pour quaiage, la section sept cent quatre-vingt-dix-huit du présent acte,† et le propriétaire, le consignataire ou la personne en charge d'un vaisseau quelconque ne sera pas obligé de payer le quaiage ou les droits de bassin dus sur tel vaisseau, à moins que sur sa demande la lettre de cargaison ne lui soit présentée imprimée tel que pourvu par la présente section. Toute personne ayant la propriété ou ayant la charge d'une jetée, d'un quai ou d'une cloison, tel que susdit, qui recevra pour quaiage des taux plus élevés que ceux autorisés par la loi, devra payer à la partie ainsi lésée, trois fois le montant ainsi chargé à titre de dommages, à être recouvré en loi par la partie en question.

* Vingt-quatre heures est aussi le temps accordé par les règlements du du Havre de Montréal.

† Ainsi imprimé dans le livre des Règlements.

LETTRE DE MM. ANDERSON MCKENZIE & Co., AGENT DE LA
LIGNE FURNESS ET DE VAISSEATXA DE PASSAGE.

MONTREAL, 13 février 1888.

GEO. A. DRUMMOND, Ecr.,

Chambre de Commerce.

CHER MONSIEUR,

Vous nous avez demandé de vous informer de quelle manière ces steamers de passage, connus sous le nom de "tramps" sont accommodés à Montréal en comparaison avec les autres places, et en réponse nous sommes forcés de vous dire, que d'après nous, les facilités ici sont les plus pauvres, et quant au coût, les plus dispendieuses de tous les ports de ce continent.

Le tonnage de passage de ce genre est très utile à un pays qui s'occupe d'affaires maritimes. Les vaisseaux peuvent en général changer de ports sur leur lest d'eau. Lorsqu'ils sont ici, ils sont prêts à transporter une cargaison à n'importe quelle destination pour un exportateur canadien; et lorsqu'ils sont de l'autre côté, ils sont prêts à aller à n'importe quel port où un négociant canadien a une cargaison et à l'apporter à Montréal.

A Boston et à New-York des jetées couvertes ou des quais avec des entrepôts dans lesquels la cargaison peut être déchargée, sont ouverts sans coût aux vaisseaux de passage, mais nous n'avons rien de cela ici. Ces vaisseaux sont donc obligés de trouver des places de quai, louer des toiles goudronnées et protéger leurs effets de leur mieux possible.

Mais c'est à cause de ces charges que ce port-ci surpasse tous les autres; en preuve de la chose, nous vous donnons les détails des déboursés du steamer "Katie" lors de quelques voyages la saison passée.

Ce vaisseau est venu à Montréal à la fin de mai sur lest et cherchant à prendre une cargaison; il a fait deux voyages durant la mi-été avec une cargaison de chaque côté; et tard durant l'automne il a apporté à Montréal une cargaison de sucre et autres marchandises, mais comme la saison finissait il dû partir à la hâte sur lest et sans cargaison.

Dans ce dernier cas, comme la cargaison rentrée ici était de nature à périr et que le temps était sévère, il eut été difficile

sinon impossible de finir la besogne si les MM. Allan n'eussent pas placé leurs hangars à notre disposition pour protéger le sucre en transit.

Par des fins de comparaison nous avons présumé que les cargaisons exportées et celles importées du premier et du dernier voyage étaient égales au voyage complet, en autant que les profits du vaisseau sur son lest étaient nuls; nous vous soumettons les chiffres suivants, qui démontrent les extorsions des Commissaires du Havre pour les frais de quaiage uniquement:—

Quaiage sur l'importation du sucre et autre cargaison	\$ 860 88
Do sur le steamer, 2,116 tonnes, disons 5 jours, à 1 c..	105 80
Do sur la cargaison de produits exceptés	229 29
Total	\$1,195 97

C'est dire une moyenne de \$239.20 par chacun des cinq jours.

A New-York, une place ouverte, telle que le Maître du Havre peut nous offrir ici, aurait coûté \$13.58 par jour; et une place à une jetée avec ample accommodation de hangars ou d'entrepôts aurait coûté \$30 ou \$35, ou au plus \$40 par jour, pour un steamer de ce tonnage et de cette classe.

N'était-ce qu'à cause des meilleurs taux que nous avons généralement ici, et pour le meilleur marché pour la main-d'œuvre et les provisions au Canada, les charges de quaiage suffiraient à elles seules pour empêcher les vaisseaux de fréquenter le St. Laurent

Nous incluons ci-joint un état des charges du Havre de Montréal, du gouvernement et autrement, afin que vous puissiez voir combien elles sont excessives. Nos droits de pilotage sont plus élevés qu'à New-York, Boston ou Portland. Nulle part en Amérique avons-nous entendu parler de droits d'hôpitaux et de police. Si nous sommes obligés de travailler la nuit, ou si les marchands sont lents à apporter leurs permis ou à enlever leurs marchandises le gouvernement exige de nous des paiements pour des soi-disant "services extras" des officiers des douanes. Les droits du Maître du Havre, qui sont optionnels dans les autres ports et pour services rendus, constituent ici une taxe légale sur les vaisseaux et les cargaisons exportées. Les courants du Havre sont si forts et le mouillage au port si difficile, que les remorqueurs et bateaux sont employés pour aider à amener le vaisseau au quai.

Quand la cargaison est déchargée ou chargée par des allées, les mêmes droits sont exigés sur les marchandises et sur les allées comme si l'on s'était servi des quais en la manière ordinaire.

Le tout ensemble, nous croyons qu'il serait difficile de trouver en Amérique un port où les charges soient si excessives et les facilités si minimales qu'au port de Montréal.

Veuillez nous croire,

Vos obéissants serviteurs,

ANDERSON, MCKENZIE & Co.

ETAT de certaines charges du Havre prélevées sur trois voyages du steamer KATIE (216 tonnes) dedans et hors de Montréal, durant la saison de 1887 :—No. 1 entrant en lest et sortant avec une cargaison entière ; No. 2 entrant avec cargaison entière et sortant en lest ; et le No. 3 entrant avec une cargaison partielle et sortant avec cargaison entière. Temps dans le port durant les trois voyages, sept jours en tout, les dimanches inclus.

CHARGES DU GOUVERNEMENT.	No. 1.	No. 2.	No. 3.
1. Droit de Pilotage et de Trinité [‡]	221.90	266.16	244.04
extra à la Pointe au Père sur ce voyage.		39.00	
2. Frais d'Hôpitaux et de Police* [‡]	105.80		105.80
3. Quaiage sur vaisseau et cargaison [‡]	336.09	939.66	895.22
Lavages de toiles goudronnées.....			65.85
4. Droit du Maître du Havre [†]	8.25	4.25	11.25
5. Officiers de Douane [†]		35.00	42.00
AUTRES CHARGES.			
6. "Shipping Master".....	1.50	2.00	2.50
7. Remorqueurs du Havre, etc.	22.00	22.00	22.00
	<u>\$695.54</u>	<u>\$1308.07</u>	<u>\$1388.66</u>

* Payable les premier, deuxième et troisième voyages faits par un steamer durant l'année ; les voyages subséquent étaient sans charges.

† Compulsoire sur la cargaison d'exportation ; pour services rendus sur la cargaison d'importation.

‡ Compulsoire pour services rendus "après les heures."

§ Toujours compulsoire.

STEAMERS DE LA LIGNE ALLAN

MONTRÉAL, 13 Février 1888.

GEORGE A. DRUMMOND, Ecr.,

Président de la Conférence, etc., etc.

CHER MONSIEUR,

Vous nous avez demandé un état détaillé des droits de quaiage sur les steamers européens et leur cargaisons aux différents ports de mer sur la côte de l'Atlantique qui sont en compétition avec la route du St. Laurent.

En ce qui regarde les ports de chemin de fer — Boston, Philadelphie et Baltimore, auxquels nous pouvons ajouter Portland — la déclaration du président du bureau du Havre, dans son rapport pour 1880, à la page 28, que “ les steamers sont exempts de droits aux quais des chemins de fer ” est devenue règle générale. Dans ces quatre ports il n'y a pas de droits de quaiage de prélevés, ni sur le vaisseau ni sur sa cargaison, et en autant que ces ports sont en compétition avec le St. Laurent, ce sont tout à fait des ports libres. C'est aussi le cas à Halifax, où le gouvernement du Dominion a fait construire des quais considérables, qui sont offerts aux vaisseaux prenant la mer, sans charges aucunes.*

A New-York, avec le Canal Erié qui l'alimente,† ces quatre lignes de chemins de fer et son immense trafic — local, domestique et étranger — la condition est encore plus compliquée, et pour l'élucider nous vous transmettons une carte de tout le havre avec les quais et les jetées désignés sur une échelle assez grande pour être distincte.

Sur la rive Ouest de “ North River,” tout le rivage appartient en franc aleu aux compagnies de transport, de chemins de fer et de steamers. Les lignes North German Lloyd et Hambourg sont propriétaires de leurs grands quais à Hoboken, là où les lignes

* Nous croyons que le gouvernement prélève des droits de quaiage insignifiants sur les marchandises d'Halifax qui passent sur le quai, probablement pour la protection des propriétaires des quais privés de cette cité.

† La saison dernière le canal Erié a livré à New-York 46,000,000 minots de grain, tandis que les canaux n'ont livré à Montréal que 8,000,000 de minots.

Thingvallia, White Cross et Wilson amarrent leurs vaisseaux, tandis que les lignes Inman, Red Star et d'autres, ont de l'accommodation un peu au sud, aux jetées du chemin de fer de Pennsylvania dans Jersey City.

Du côté de Brooklyn sur l'East River, le front de la rivière est aussi tenu en franc-aleu par des compagnies de transport, de steamers, d'entrepôts et de bassins. Le commerce des Indes Orientales, de l'Amérique du Sud, des Indes Occidentales et de la Méditerranée se centralise là, et les propriétaires des quais et entrepôts rivalisent entre eux et avec les locataires de jetées de New-York pour obtenir les steamers chez eux.

Dans la cité proprement dite les quais appartiennent en grande partie à la cité, et sont, soit :—

(A) loués pour un terme d'années n'excédant pas dix ans ; les trois quarts ou plus sont ainsi loués, rendant un loyer annuel de \$1,024,696 ; ou

(B) loués pour d'année en année ; ces loyers s'élèvent à \$87,530 ; ou

(C) laissés ouverts pour l'usage des vaisseaux de passage ; les droits de quaiage pour ces derniers s'élèvent à \$147,810.

Le rapport annuel suivant du Département des Bassins pour 1886-87, donne un état de toutes les jetées louées, avec le nom du locataire, les conditions du bail avec le loyer annuel. Quelques extraits de ce rapport sont donnés plus loin. (Voyez page 56.)

L'énorme trafic local de la cité en passagers et en marchandises, joint à la compétition entre les compagnies de chemin de fer et de transport ont considérablement augmenté la valeur de certains terrains sur le front de la rivière, et les compagnies de steamers régulières européennes, ont beaucoup souffert en conséquence.

Nous n'avons pas eu nous-mêmes autant d'expérience de New-York que des autres ports, mais il est à notre connaissance que les compagnies de chemins de fer rivalisent avec les propriétaires de quais et entre elles pour le patronage des steamers, jusqu'au point d'offrir le quaiage gratis.

Un de nos vaisseaux, le steamer COREAN, était là en mars 1887. Il fut amarré aux "Prentice Stores," jetée No. 1, Brooklyn, au taux de \$50 par jour, équivalent à \$350 pour sept jours, tandis qu'à Montréal, les frais de quaiage se seraient montés à \$1,256.23, tel qu'il appert par les détails suivants :—

A SON ENTRÉE :—

Dimension	— 486 tons. @ 25c.....	\$121 50	
Pesanteur	—1222 “ @ 25c.....	305 50	
Do.	— 421 “ @ 20c.....	84 20	
			\$511 20

A SA SORTIE :—

Pesanteur	—1882 tons. @ 25c.....	\$470 50	
Do.	— 689 “ @ 15c.....	103 35	
Do.	— 16 “ @ 7½c.....	1 20	
Dimension	— 119¼ M @ 10c.....	11 92	
			586 97

VAISSEAU :—

2258 tons., 7 jours @ 1c.....	158 06	
Total pour le voyage.....		\$1256 23

Dans le mois de février, notre steamer NESTORIAN, est entré et est sorti de New-York, avec une cargaison partielle à son entrée et une cargaison entière en sortant. Les frais de quaiage sur le voyage auraient été à Montréal comme suit :

Sur la cargaison rentrée.....	\$377.5	
Sur la cargaison sortie.....	499.96	
Sur le vaisseau—		
1748, 7 jours	\$122.36	
Charbon en soute 500 tonnes.....	41.80	
		164.16
Total pour le voyage		\$1041.67

Nous pouvons dire que généralement notre expérience s'accorde avec la déclaration de M. Murray que des places de quai commodas et spacieuses pour des steamers de grande dimension peuvent être eues à des jetées couvertes et à des jetées avec entrepôts pour \$40 à \$50 piastres par jour.

Pas n'est besoin pour nous d'ajouter qu'à New-York le quaiage par jour n'est chargé sur les steamers que pour le temps qu'ils restent au quai ; lorsqu'ils sont à l'ancre et attendent une place ils n'encourent aucunes charges. On qu'un seul paiement fait par le vaisseau comprend la cargaison aussi bien que le vaisseau ; de fait il existe un statut, cité plus bas (Voyez p. 49, § 802, qui défend au gardien des quais de charger des droits à moins que son quai n'ait servi d'entrepôt.

Veuillez nous croire,

Sincèrement à vout,

TAUX DES LOYERS DES JETÉES DE NEW-YORK.

Loyers annuels de certaines jetées de la cité de New-York, d'après le rapport du département des Bassins (Docks), pour 1886-87.

NORTH RIVER.

L'ANCHOR LINE—	
Jetée 20 et cloison.....	\$ 9,000
Jetée 21 et cloison.....	12,000
LA MORGAN LINE—	
Jetée 36.....	15,000
LIGNE NATIONALE—	
Jetée 38.....	30,000
LIGNE GUION—	
Jetée 39.....	30,000
LIGNE CUNARD—	
Jetée 40.....	22,500
LIGNE FRANÇAISE—	
Jetée 42.....	30,250
LIGNE WHITE STAR—	
Jetée 44 } et cloisons.....	45,500
Jetée 45 }	
(Sous-loue une jetée à d'autres lignes.)	
LIGNES DE LA MEDITERRANNEE—	
Jetée 54.....	20,000
LIGNES PIM BROS.—	
Jetée 55.....	20,000
LES LIGNES ARROW ET BRISTOL—	
Jetée 56.....	25,000

EAST RIVER.

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER—	
Jetées 4, 5, 6.....	29,000
Jetée 8.....	8,000
LIGNE MALLORY—	
Jetées 20 et 21.....	17,000
LIGNE CLYDE, ETC.—	
Jetée 25 et moitié de cloison.....	8,000
Jetée 34.....	10,000
Jetées 38 et 40.....	20,000

NEW JERSEY.

NORTH GERMAN LLOYD—

LIGNE DE HAMBOURG et

la LIGNE WILSON—

Sont à Hoboken, sur la côte ouest de l'East River.

LA LIGNE INMAN—

LA LIGNE RED STAR—

Et d'autres lignes sont aux quais du Pennsylvania à Jersey City.

NOTE.—Les jetées ont généralement une longueur de six cents pieds et peuvent amplement accommoder deux grands steamers, un à chaque côté de la jetée. Les hangars érigés appartiennent aux locataires.

COMPAGNIE DE STEAMERS DOMINION.

MONTREAL, 24 février 1888.

M. GEO. A. DRUMMOND,

Président de la Conférence, etc.

CHER MONSIEUR,

En réponse à votre demande de renseignements, nous sommes maintenant en état de vous fournir un exemple comme quoi la taxe de quaiage est relativement légère dans le port de New-York, comparée aux charges de ce genre dans le port de Montréal.

Le steamer QUEBEC, de notre ligne Bristol, est arrivé à New-York le 6 janvier dernier, et est reparti complètement chargé le 16 janvier; le steamer fut donc retenu pendant dix jours au port et les charges de quaiage y compris, ceux du havre furent comme suit:—

1 jour à la jetée 44, North River, à \$25.00.....	\$ 25 00
9 " " " " à \$40.00.....	360 00
Charges du maître du havre.....	11 00

Total à New-York..... \$396 00

Le même steamer est venu ici en juin dernier et est reparti pour le bassin d'Avonmouth; nous donnons les charges à ce port-ci:—

CARGAISON IMPORTÉE:—

Pesanteur,	1630 tonnes à 25c.....	\$407 50
	415 " 20c.....	83 00
Dimension,	18 " 25c.....	4 50
		\$ 495 00

CARGAISON EXPORTÉE:—

Pesanteur,	1248 tonnes à 7½c.....	\$ 93 60
	4 " 15c.....	0 60
	34 " 20c.....	6 80
	772 " 25c.....	193 00
Dimension,	16 " 25c.....	4 00
Planches.....		9 90
Bétail.....		21 82
		\$ 329 72

STEAMER:—

Dix jours au port.....	173 10
------------------------	--------

CHARGES DU MAITRE DU HAVRE:—

Sur steamer.....	\$ 7 25
Sur cargaison.....	53 83
	61 08

Total à Montréal..... \$1,058 90

L'on voit par là que, tandis que les charges à New-York n'ont été que de \$396.00 pour le même steamer dans le port pour le même temps, elles se sont montées à Montréal à \$1,058.90—c'est-à-dire près de trois fois de plus,—ce qui démontre d'une manière convaincante que les citoyens de Montréal ne font pas une démarche prématurée pour induire les autorités fédérales à assumer la dette du lac St. Pierre et rendre le port de Montréal libre.

Nous demeurons, etc.,

DAVID TORRANCE & Co.

CONSULAT IMPÉRIAL ALLEMAND.

MONTREAL, 29 février 1888.

M. GEO. A. DRUMMOND,

Président de la Conférence, etc.

CHER MONSIEUR,

En réponse à votre demande, nous avons l'honneur de vous inclure un memorandum démontrant les charges de quaiage et de tonnage prélevées ici par le bureau du havre, sur deux de nos steamers, i. e. : sur les steamers GRASBROOK, de la ligne White Cross, et le KEHRWIEDER, de la compagnie de steamers Hansa, arrivés ici en mai et juillet respectivement.

Vous constaterez que le montant de ces charges sur le GRASBROOK est de \$942.12, et sur le KEHRWEIDER de \$1,102.92. Ceci n'inclue pas les charges ou honoraires du maître du havre, ni les frais encourus pour les hangars et les remorqueurs, l'ensemble desquels se montent à au moins \$200 pour chaque steamer à ce port-ci.

Nous ne sommes pas en état de vous fournir notre expérience en ce qui regarde les ports des Etats-Unis, vu que toutes les marchandises destinées au Canada et chargées sur nos steamers sont invariablement débarquées à un port canadien, et que toutes les cargaisons pour l'Europe pour cet hiver ont été expédiées du Canada; cependant, il est à notre connaissance, qu'en raison de charges bien inférieures, les ports des Etats-Unis reçoivent une

très grande part du trafic océanique, qui viendrait à Montréal, si les charges de port étaient aussi peu élevées ici que là; pourvu toujours que l'accommodation et les facilités de notre port soient telles qu'elles puissent nous permettre de nous occuper de ce trafic additionnel avec toute la diligence voulue.

Il devrait y avoir simultanément réduction de charges et améliorations du havre—Les deux choses sont essentielles.

Respectueusement à vous,

MUNDERLOH & Co.

AGENT GÉNÉRAUX pour
Le HANSA Steamship Company et
La Ligne WHITE Cross.

MONTRÉAL, 24 février 1888.

M. GEORGE A. DRUMMOND,
Président de la Conférence, etc.

CHER MONSIEUR,

Après avoir pris communication des lettres à vous adressées par MM. H. et A. Allan et M. H. E. Murray, avec les chiffres se rapportant aux charges de ce port sur les vaisseaux, comparés à ceux de Boston, New-York, Baltimore, nous avons l'honneur de dire que les informations que nous possédons établissent amplement les désavantages que le commerce de ce port nous offre comparé aux autres ports, et c'est un fait que les propriétaires de vaisseaux anglais apprennent tous les jours, tel que démontré par leur refus d'accepter d'être nolisés pour Montréal, à moins de recevoir des taux plus élevés qu'ils n'en recevraient en allant à des ports bien moins dispendieux.

Respectueusement à vous,

ROBT. REFORD & Co.

AGENTS DES LIGNES

23 et 25, rue St. Sacrement.

DONALDSON à Glasgow,
TEMPERLEY à Londres,
THOMSON à Londres et Newcastle.